

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

FERNANDO CALDEIRA DE LACERDA

O CICLISTA E A CIDADE

ENSAIO SOBRE CICLOVIAS EM CURITIBA

CURITIBA
2012

FERNANDO CALDEIRA DE LACERDA

O CICLISTA E A CIDADE

ENSAIO SOBRE CICLOVIAS EM CURITIBA

Artigo Científico apresentado à disciplina Trabalho Final de Curso (TF 02), como requisito para a conclusão do curso de especialização em Projeto e Paisagem Urbana, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Setor de Tecnologia, Universidade Federal do Paraná – UFPR.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Andréa Berriel

CURITIBA
2012

RESUMO

As ciclovias tem se destacado em diversos países como solução para a mobilidade urbana. Entretanto, em grande número de cidades, o poder público não tem apresentado soluções satisfatórias para a implementação destas e, no caso de Curitiba, a prefeitura ainda permanece estática em relação aos ciclistas cujo número não para de crescer. O ciclista tem uma relação mais íntima e humana com a cidade em comparação com os outros modais de transporte. Assim, através de políticas e projetos que priorizem pedestres e ciclistas, é possível resolver problemas de mobilidade e, principalmente, resgatar o convívio, o encontro e a vitalidade do centro da cidade. Nesse contexto, o presente artigo apresenta um ensaio de projeto, com proposições para a implementação da ciclovia em um trecho da Rua Saldanha Marinho, no Centro de Curitiba, com a ideia de que o projeto sirva de conexão entre trechos existentes de ciclovia e de outros a serem implementados.

Palavras-chave: ciclovia. mobilidade. cidade. humana.

ABSTRACT

The cycling has been highlighted in several countries as a solution for urban mobility. However in many cities, government hasn't given satisfactory solutions for the implementation of cycles, and in case of Curitiba the city remains inert in relation to cyclists, whose number of users continues to grow. The rider has an intimate and human relationship with the city, over the other transportation modes. Therefore, through urban policies and project that prioritize cyclists and pedestrians, it's possible to solve mobility concerns and rescue the living, convention and vitality of the city center. In this context, this essay presents a project, which proposal for the implementation of bike lanes in a extension of the Saldanha Marinho Street, in downtown Curitiba. The idea is that this project it can be used as the connection between existing section of bike lanes and other places to be implemented.

Keywords: Bike lanes, mobility, city, human.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	04
1.1 O Homem e a "Bolha".....	04
1.2 A Bicicleta e o contato com o mundo.....	06
2 CURITIBA E A BICICLETA.....	07
3 A ESCOLHA DA LINHA.....	10
3.1 Conceito.....	10
3.2 Aspectos Funcionais.....	14
4 PROPOSTA.....	16
4.1 Relações.....	17
4.2 O Desenho.....	18
5 CONCLUSÃO.....	20
ANEXOS.....	21
BIBLIOGRAFIA.....	24

1 INTRODUÇÃO

A vida moderna tornou-se gradativamente mais complexa durante o século XX e primeira década do século XXI. Tal complexidade advém, sobretudo, em decorrência do notável incremento populacional, ocorrido nas cidades, o que desencadeou uma série de problemas ligados ao consumismo e ao *fast style of life*. Um desses problemas é um trânsito de veículos que se torna a cada dia mais lento e pesado.

Desta forma, uma das tarefas do arquiteto e urbanista contemporâneo é refletir sobre como melhorar a qualidade de vida das pessoas que vivem nos grandes centros urbanos, sendo um dos grandes desafios a mobilidade. E, os deslocamentos estão indiscutivelmente associados à maneira como as pessoas se relacionam entre si e com a cidade.

Nesse contexto, um modal de transporte tem sido valorizado no mundo todo: a ciclovias e o uso da bicicleta; o que pode aumentar a capacidade de deslocamento das vias e solucionar boa parte dos problemas de trânsito. É preciso que se discuta a inclusão do ciclista na cidade, sua relação como a paisagem e, o cenário curitibano em relação ao tema. Será apresentado neste texto um ensaio de projeto de ciclovias, onde as relações público e privado, ciclista e cidade serão o foco.

1.1 O HOMEM E A "BOLHA"

Foi o automóvel – fortemente inserido na vida das pessoas como bem máximo de consumo para que se pudesse escoar a produção da indústria automobilística – um dos principais responsáveis pela deterioração da coesa estrutura social das cidades. De acordo com ROGERS; RICHARD (2008, p.35).

“atualmente, os cerca de 500 milhões de carros em todo o mundo destruíram a qualidade dos espaços públicos e estimularam a expansão urbana para bairros distantes. Da mesma forma que o elevador tornou possível a existência do arranha-céu, o automóvel possibilitou que os cidadãos vivessem longe dos centros urbanos”.

A criação de bairros habitacionais em áreas distantes da cidade, onde os terrenos são mais baratos, contribui também para a diminuição de moradores

no centro das cidades. Os deslocamentos aumentaram em quantidade e distância, junto a eles a malha viária amplia horizontalmente as cidades e encarece a infra-estrutura. Quanto maiores as cidades ficam, mais caro o investimento em transporte público.

Além disso, o tráfego de veículos e os estacionamentos usurparam gradualmente espaço nas ruas e praças. Segundo GEHL (2002, p.14) “pouco espaço físico sobrou e, além disso, quando outros problemas como sujeira, ruído e poluição visual são somados, a vida da cidade não demora a deteriorar-se.”

“Os automóveis isolam o homem não só do ambiente, mas do contato humano também. Permitem apenas os tipos mais limitados de interação, geralmente competitiva, agressiva e destrutiva. Se quisermos que as pessoas voltem a se reunir, que tenham oportunidade de realmente se conhecer e de se envolver com a natureza, será preciso encontrar algumas soluções fundamentais para os problemas levantados pelo automóvel.” (HALL, EDWARD, 2005,p.221)

O status, a sensação de liberdade e o conforto que a "bolha" oferece ao usuário, faz do carro o sonho de consumo da maioria das pessoas. A motorização em massa é estimulada ainda pela produção robotizada em série, que torna o carro economicamente acessível, deixando o homem menos humano e mais máquina.

ROGERS; RICHARD (2008, p.35) alerta ainda que, “estima-se que em 2030 o número de carros no mundo chegue a um bilhão”

Segundo notícia da Prefeitura Municipal de Curitiba (2011), a cidade tem a maior taxa de veículos por habitante entre as capitais brasileiras: um carro para 1,4 habitante.

Enquanto a bicicleta não for encarada como meio de transporte sério, as ciclovias continuarão a ser desenhadas como pistas de passeio exclusivamente. Como no caso da ciclovia que acompanha a linha verde da cidade, grande via recém implantada, cujo desenho foi criticado por ciclistas por apresentar ondulações desnecessárias, que dificultam e desaceleram em demasia os deslocamentos.

1.2 A BICICLETA E O CONTATO COM O MUNDO

Encontrar soluções para o problema da mobilidade é fundamental na busca de melhoria da qualidade de vida nas cidades. Temos ainda a missão de diminuir a emissão de CO² na atmosfera neste início de século. Nesse cenário, a bicicleta tem-se consolidado como uma solução viável, ao menos é o que se percebe em várias cidades do mundo que estão incorporando o veículo de duas rodas como modal de transporte.

Observa-se a implantação de áreas cicláveis principalmente no centro das grandes cidades, isso porque as vias centrais não comportam mais a demanda crescente de carros. Por mais que se esforce em aplicar novas tecnologias no controle de tráfego, os engarrafamentos são inevitáveis. Não encontrando solução para o automóvel, a saída tem sido transformar faixas de veículos em ciclovias, aumentando muito a capacidade de deslocamento das vias e otimizando o uso do espaço público. Soma-se a isto o fato de que onde se estaciona um carro cabem dez bicicletas como é ilustrado no bicicletário educativo em Londres (FIGURA 01).



FIGURA 01- BICICLETÁRIO EDUCATIVO- Londres. Fonte: <<http://www.cyclehoop.com/gallery?nggpage=2>>. Acessado em: 01.abril.2012.

Além disso, prover a cidade de áreas cicláveis significa aumentar as oportunidades de encontro, promovendo que, ao interagir mais diretamente com o meio, sem a proteção da “bolha”, as pessoas estreitem o vínculo com o mundo que as cerca. Para Jan Gehl, a oportunidade das pessoas em usar seus sentidos e interagir diretamente com seu entorno vem tornando-se extremamente atrativa. A sociedade da informação está fornecendo novos sentidos e significados à cidade como lugar de encontro. (GEHL, 2002, p.20).

A imprensa tem ressaltando as qualidades da bicicleta como alternativa para um transporte mais humano, econômico, instrumento redutor das emissões de carbono, além de colaborar com a manutenção da saúde. Mas o objetivo desta pesquisa não consiste em apenas informar essas virtudes e tendências urbanas. Busca-se investigar a percepção que um ciclista tem da cidade, relações que, pelo uso da bicicleta, podem ser criadas entre o ser em movimento, os objetos estáticos e a socialização resultado do uso da bicicleta. Defende-se a ideia de que um modal que permite um deslocamento num ritmo muito diferente dos motorizados e que permite que o ciclista veja a cidade em suas diversas nuances pode colaborar para que se tenha cidades mais vivas e humanas.

2- CURITIBA E A BICICLETA

No Brasil, a cidade de Curitiba foi pioneira no incentivo ao uso da bicicleta. Em 1977 era implantada a primeira ciclovia no bairro do Tarumã. Projetadas ligando vinte parques e áreas verdes da cidade, pretendia-se formar um circuito cicloviário ligado ao lazer, imaginava-se um passeio de final de semana. Na década de 80, a cidade possuía a segunda maior malha cicloviária do país, com 120 km. Grande parte dela, porém, é constituída de calçadas asfaltadas. Hoje, a maioria desses trechos estão em más condições de uso. Outra questão que dificulta a utilização dessas ciclovias são erros de projeto e sinalização, justificados pela inexistência de legislação específica na época em que foram elaborados. Para se ter uma ideia, o novo Código de Trânsito data de 1997, e só em 2007 o Ministério das Cidades lançou o Plano Geral de Mobilidade por Bicicletas.

No final de 2005, iniciou-se um movimento chamado Bicletada. Trata-se de manifestação política espontânea que acontece em mais de 200 cidades ao redor do planeta.

“Inspirada pelo movimento de massa crítica, a Bicletada é uma iniciativa civil livre e horizontal, que busca promover os meios de transporte não-motorizados e a cidadania. Numa pedalada pacífica de aproximadamente uma hora realizada uma vez por mês pelo centro da cidade, preferencialmente nas ruas de maior movimento. Pedalamos pelo direito de circular com tranquilidade todos os dias.(SITE BICICLETADA, 2012, <http://bicicletadacuritiba.wordpress.com>).”

Hoje o movimento ganhou força. Unem-se milhares de adeptos e simpatizantes, além de associações e grupos de amigos da bicicleta. Debate-se trânsito e mobilidade, nasce uma cultura ciclística em Curitiba. A força política dos ciclistas fez com que a Prefeitura criasse um circuito de ciclofaixa no centro da cidade. A iniciativa, contudo, não agradou a todos. Para não prejudicar o trânsito de veículos, a ciclofaixa só é liberada aos ciclistas no domingo e por apenas algumas horas.

Em Curitiba o sentimento de minoria justifica o fato das associações e grupos de ciclistas terem crescido tanto nos últimos anos. Pessoas isoladas ou em minoria tendem a aproximarem-se, ainda mais com as atuais facilidades proporcionadas pelas já populares redes sociais da internet.

Por ser um transporte de escala humana e velocidade baixa, a bicicleta, proporciona com maior facilidade a socialização e o encontro entre pessoas de diferentes grupos sociais e culturais.

Um desses grupos ligados a produção criativa e artística se realizou em 2011 uma amostra chamada MOB, onde os artistas produziram obras de arte inéditas e se debruçaram no tema da mobilidade. Ao final produziu-se um livro coletivo sobre o movimento. A obra da artista Michele Micheletto para o MOB tem seu antecedente na década de 60, quando um grupo de artistas e anarquistas holandeses, chamado PROVOS, instituiu a bicicleta pública de uso comum.

“Curitiba teve sua primeira bike pública exposta no MAC - Museu de Arte Contemporânea, em 2007. No ano seguinte um grande plano foi montado para arrecadação de bicicletas, inicialmente expostas no Centro Histórico de Curitiba, na então denominada Árvore da Mobilidade. No MOB algumas dessas bicicletas foram consertadas e passaram a rodar pela cidade (FIGURA 02), despertando emoções e sensações aos participantes do projeto. O usuário permanece 7 dias com a bicicleta para ver a cidade com outros olhos. A ideia das bicicletas comunitárias só funciona com a participação do indivíduo, criando uma relação direta do usuário, a pessoa, as histórias, as emoções e visões, criando em cada um, um relato diferente e uma vivência única.” (MICHELETTTO, MICHELE, 2011).

Tanto a arte quanto a filosofia tendem a apresentar e discutir questões universais e também questões da vida cotidiana para as quais não existe ainda soluções aceitáveis. Nesse sentido, tanto os problemas de mobilidade, quanto a relação entre os cidadãos e a urbe da qual fazem parte, constituem uma questão para a qual os arquitetos e urbanistas deverão apresentar proposições no século XXI.



FIGURA 02- INTALAÇÃO DA ARTISTA MICHELE MICHELETTTO- foto da autora, (Mostra MOB 011, 2011, p.59)

De acordo com HALL (2005,p.217) “os urbanistas deveriam ousar ainda mais na criação de espaços agradáveis que estimulassem e fortalecessem o encrave cultural”. Sobre isso, podemos acrescentar que as questões de mobilidade - que não se resumem a solucionar as questões relativas a um determinado modal - deverão ser avaliadas e tratadas como o emaranhado vivo e sistêmico, as cidades, seus múltiplos caminhos e espaços e, os intervalos entre eles, que devem ser ricos e estimulantes.

3 ESCOLHA DA LINHA

Enquanto a cultura ciclística dissemina-se espontaneamente, é preciso que renasçam em Curitiba políticas públicas que possibilitem a implantação desse meio de transporte.

Para escolher a linha, ou seja, definir o percurso cicloviário mais adequado ao ensaio de projeto proposto aqui, foram analisados paralelamente dois aspectos: funcionais (estabelecer possibilidades de conexões com a malha viária e cicloviária, bem como encontrar o público alvo da ciclovia) e conceituais (interação do espaço urbano com o ciclista, escalas, distâncias e relações).

3.1- CONCEITO

O ato de deslocamento, ocorrendo na maior parte em território público, provoca natural interação, favorece maior relacionamento entre as pessoas que utilizam o mesmo espaço. O que experimentamos no trajeto urbano é condicionado pelo meio de deslocamento que utilizamos.

“Ir de um ponto a outro da cidade de carro ou sem carro são coisas bem diferentes, e não apenas porque se supõe que o motorista, com celular desligado, esteja mais atento ao trânsito que à paisagem. Há também a questão da velocidade, que incide diretamente sobre a percepção. Mas este não é o ponto decisivo. A velocidade pode ser mínima, mas ver uma por uma as casas da rua do interior de um carro quase parado no rush é, na maior parte das vezes um transtorno. Carro foi feito para ganhar tempo. Quanto mais complexa a riqueza dos detalhes captada na paisagem urbana, tanto maior o atraso.” (FIGUEIREDO, VINÍCIUS, 2011, MOB011, p.10).

Motoristas de veículos particulares, deslocam-se em alta velocidade envoltos pela “bolha” do carro, o que cria uma barreira perceptiva e diminui a relação social.

De acordo com HALL (2005, p.219) “o automóvel não só isola seus ocupantes num casulo de vidro e metal, separando-os do mundo lá fora, mas de algum modo consegue reduzir a sensação de movimento através do espaço. A perda da noção de movimento decorre tanto do amortecimento em relação aos ruídos e superfícies das estradas como do amortecimento visual.”

Entre os motociclistas, percebe-se maior relação social nos momentos em que param nos sinaleiros, quando podem desenvolver rápidas conversas, dificultadas pelo uso do capacete e o ruído dos motores. Na maior parte das vezes a comunicação restringe-se a sinais com as mãos e gestos de cabeça. A aproximação entre eles decorre da solidariedade provocada pela sensação de minoria e fragilidade diante aos automóveis. O cumprimento, gesto de união e companheirismo, é impossível nos momentos em deslocamento.

Edward T. Hall, humanista e doutor em antropologia, autor de “A Dimensão Oculta”, analisa relações entre pessoas e uso do espaço diferenciando zonas de distanciamento entre pessoas. Haveria uma distância íntima, pessoal, social ou pública, cada uma com sua fase próxima e remota. Embora o autor não se refira a ciclistas em deslocamento no seu estudo, provavelmente os enquadraria na zona intermediária de distância social mais próxima, entre 1,20 e 2,10 metros. Nessas condições, segundo autor, há envolvimento semelhante ao de uma reunião social informal. Entre ciclistas, essa *distância social* permite conversar durante o deslocamento, mesmo que em um tom de voz mais alto e com frases mais curtas e objetivas.

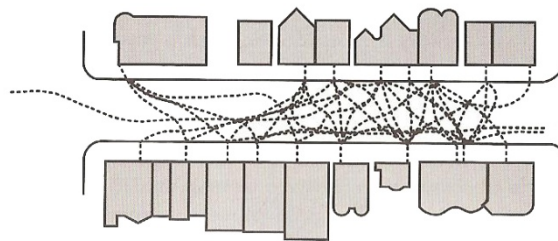
A sensação de insegurança sentida por um ciclista decorre da velocidade relativamente alta desenvolvida e da vulnerabilidade do corpo em caso de acidente. Além disso, o sentimento de insegurança também está ligado ao domínio espacial, reduzido na medida em que a bicicleta concorre na mesma via com veículos maiores e mais rápidos. Na prática, tem o domínio do

espaço quem imprime maior velocidade. O fluxo pesado de veículos e o ruído gerado por eles, impacta diretamente as relações entre as pessoas.

Uma Pesquisa realizada em San Francisco, EUA, confirma a simples realidade de que o tráfego urbano destrói o sentido de comunidade de uma rua. Em um único bairro, foram comparadas três ruas com diferentes intensidades de tráfego. À medida que o trânsito aumenta, diminuem os contatos entre vizinhos (FIGURA 03). O trânsito é uma das causas significativas da alienação urbana. (ROGERS, 2008, p.36).

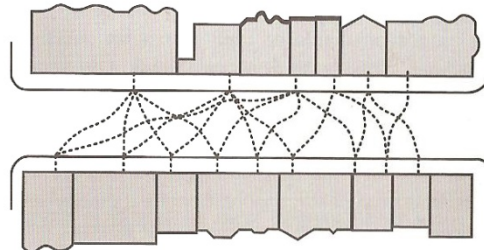
Trânsito leve

3 amigos por pessoa
6.3 conhecidos



Trânsito moderado

1.3 amigos por pessoa
4.1 conhecidos



Trânsito pesado

0.9 amigos por pessoa
3.1 conhecidos

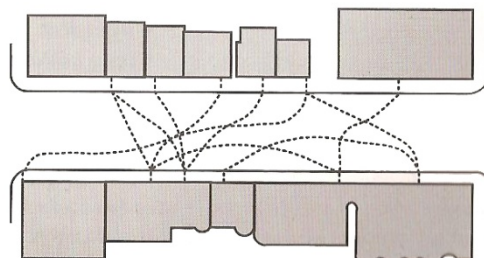


FIGURA 03- PESQUISA COMPARATIVA (ROGERS,2008,p.37)

Ainda segundo ROGERS (2008, p. 36) “o nível de interação social entre vizinhos de uma determinada rua, ou o senso de comunidade naquela rua, era inversamente proporcional à sua quantidade de trânsito.”

Segundo Edward T. Hall, (2005, p.219) em “(...) Paris, as ruelas e becos estreitos demais para comportar a maioria dos veículos, não apenas fornecem variedade mas são um lembrete constante de que Paris foi feita para *gente*. Florença, embora diferente de Paris, é uma cidade estimulante para o pedestre. As calçadas na parte central da cidade são estreitas, de tal modo que, ao caminhar da Ponte Vecchio à Piazza della Signoria, as pessoas se encontram de olho no olho e precisam sair para um lado ou dar a volta”.

Vivemos numa vida muito separada, segregada. Precisamos de lugares públicos para nos conhecermos e conversarmos. O ciclismo é uma das maneiras de exercitarmos nossas percepções sobre o mundo, mas elas vão além das escolhas do meio de transporte e incluem questões mais amplas. (CARLSSON, CHRIS, 2012).

Levando-se em conta a utilização atual e características como ruído, tamanho, velocidade e domínio espacial, o trecho (FIGURA 04) que compreende a Rua Saldanha Marinho, desde a Av. Visconde de Nácar, a Travessa Pe. Julho de Campos e a Rua São Francisco, revela-se como o local mais adequado para implantação do projeto.



FIGURA 04 - ÁREA DE PROJETO

A ciclovía tem a capacidade de solucionar o maior problema dessa linha: medo. Moradores e comerciantes sofrem com problemas de segurança devido ao baixo fluxo de pessoas. O novo modal trará vida. O ciclista tem forte relação com a cidade, fala, ouve, vê e sente o espaço onde transita tal qual um pedestre. Além de solucionar o problema do medo através do fluxo que agrega, a alma calma e silenciosa da linha mantém-se intocada pela delicadeza do veículo movido a pernas.

3.2 ASPECTOS FUNCIONAIS

Para que a ciclovía tenha sentido dentro da estrutura urbana viária e cicloviária, indispensável delimitar o público alvo.

O primeiro usuário analisado é o morador. Como mostra o mapa ao final deste subtítulo, observam-se muitas propriedades de uso habitacional na região (FIGURA 05).

Outro possível usuário seria o ciclista que transita hoje pelo centro de Curitiba e utiliza as ciclovias existentes na Rua Mariano Torres e ao redor do

Passeio Público, além das canaletas exclusivas de ônibus, onde o ciclista trafega irregularmente e com falsa sensação de segurança. Observe-se que a ciclovia proposta encerra um anel em torno do centro, coincidindo, em grande parte, com o plano diretor ciclovitário previsto pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba - IPPUC (FIGURA 05).

O usuário de transporte público também é público alvo do projeto. A proposta conecta a linha norte-sul com o a linha oeste, além de situar-se ao lado dos terminais das praças Santos Andrade e Tiradentes (FIGURA 05). A ciclovia também poderia ser usada por moradores para fazer o deslocamento terminal-casa e casa-terminal.

Motoristas que param seus carros nos grandes estacionamentos próximos da linha (FIGURA 05), poderiam alugar bicicletas do próprio estacionamento para deslocarem-se ao ponto de interesse de cada um. A Prefeitura poderia valer-se dos inúmeros estacionamentos no centro da cidade para, mediante parcerias público-privadas, proporcionar bicicletários e bicicletas de aluguel.

Para clientes dos hotéis abundantes ao longo do trajeto (FIGURA 05), a bicicleta seria uma opção para o turista conhecer a cidade e locomover-se no centro com rapidez.

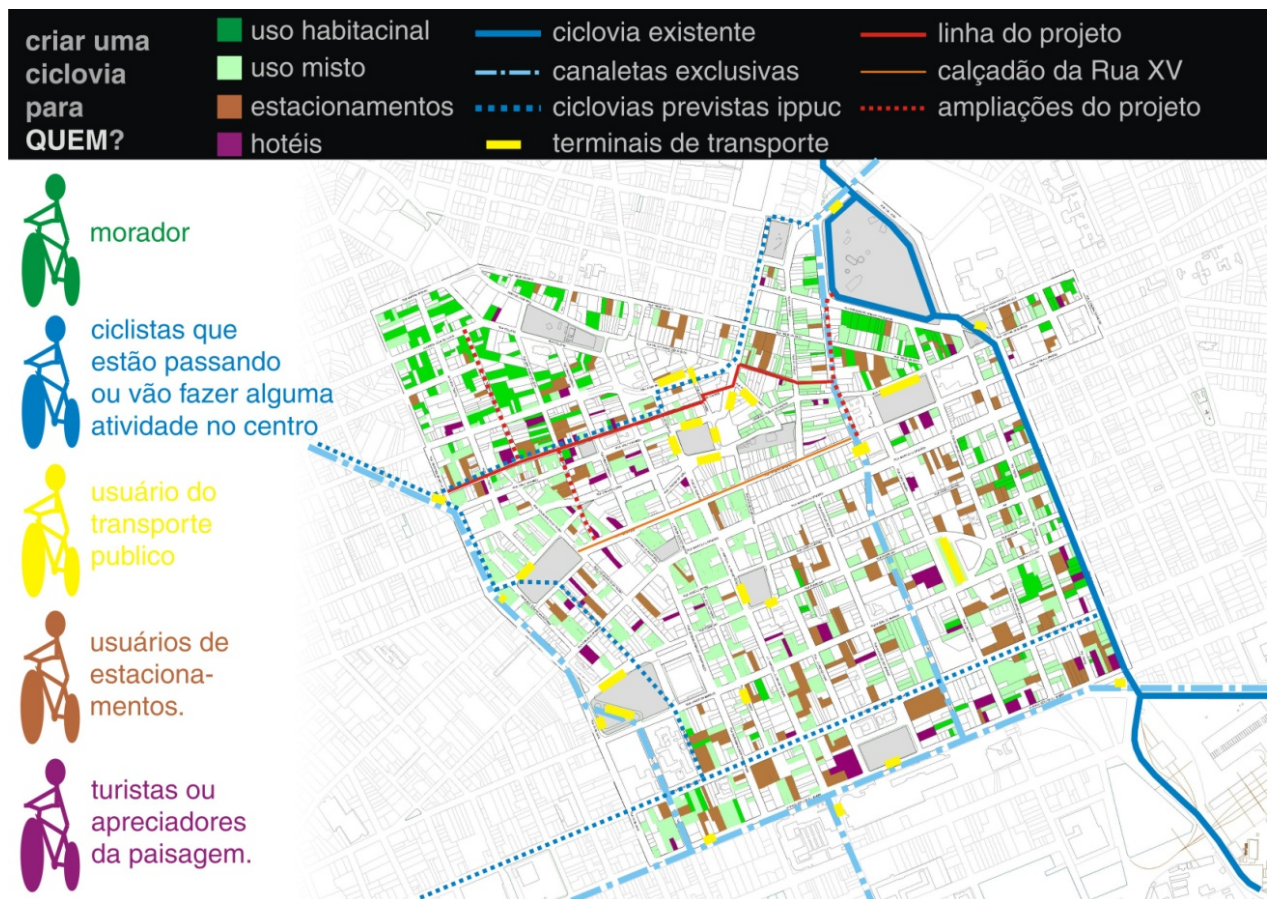


FIGURA 05- ANÁLISE DO CENTRO DE CURITIBA

4 PROPOSTA

Para o ensaio de projeto criou-se uma ciclovia embrionária, na medida em que ela ganhe força irá expandir-se gradualmente para outras as ruas, observando o tempo de adaptação da população e por fim estabelecendo o direito de usar bicicleta em outras ruas de Curitiba.

Em Copenhague, a expansão gradual do conjunto de espaços total ou parcialmente liberados de carros teve três vantagens óbvias. Os habitantes tiveram tempo para desenvolver uma cultura urbana completamente nova e descobrir novas oportunidades. Em paralelo, os proprietários de automóveis tiveram tempo para acostumar-se à ideia de que dirigir e estacionar no centro da cidade estava agora mais difícil, porem era muito mais fácil pedalar ou usar transporte público. Dessa forma, as pessoas tiveram tempo para mudar seus hábitos e padrões de tráfego. (GEHL. 2002, p.55).

Como o projeto tem interesse conceitual e investigativo, não compreende sinalização, cruzamentos e detalhes construtivos, que seriam resolvidos em uma próxima fase.

Segundo LERNER (2011, p.42) "(...) o cidadão vai ter que conciliar todos os sistemas para sair de casa e chegar onde quer ir. Isso significa que os sistemas não podem competir no mesmo espaço."

Assim, para que projeto seja forte o suficiente afim de tornar-se um embrião cicloviário, a bicicleta e o pedestre deverão ser o objeto principal, encarados como prioridade na rua. O veículo motorizado terá acesso liberado apenas para chegar e sair dos estacionamentos existentes.

O projeto tira proveito da calma e da escala íntima (largura estreita) reinante na linha para atender as demandas conceituais aqui expostas. Confere enfoque humano à política de mobilidade.

4.1 RELAÇÕES

Mais do que um projeto de ciclovía, a proposta visa aproveitar a escala humana do trecho previsto e ampliá-la, criando um intervalo rico de possibilidades de encontro.

O conceito de intervalo é a chave para eliminar a divisão rígida entre áreas com diferentes demarcações territoriais. A questão está, portanto, em criar espaços intermediários que, embora do ponto de vista administrativo possam pertencer quer ao domínio público quer ao privado, sejam igualmente acessíveis para ambos os lados, isto é, quando é inteiramente aceitável, para ambos os lados que o "outro" também possa usá-lo. (HERTZBERGER, 1999, p. 40)

O espaço *intervalo* mais conhecido é a soleira, a entrada de uma casa, um pequeno degrau que guarda a chave da relação entre território público e privado, compreendendo a proteção da casa e a aventura da rua, lugar propício ao encontro, à conversa e à observação.

Peter Zumthor também realça o fascínio pela tensão entre interior e exterior. “Desenrola-se então o jogo entre o indivíduo e o público, entre a privacidade e o público. É com isso que a arquitetura trabalha.” (ZUMTHOR, 2006, p. 47) .

4.2 O DESENHO

Ao longo da linha encontramos tipologias variadas de edificações. Existe, porém, uma que se repete e pode ser chamado *sobrado de uso misto*, edifício de dois pavimentos, sendo o térreo comercial e o superior de uso habitacional. O *sobrado misto* apresenta um bom trecho de soleira comercial ao longo da testada, mas para o uso residencial fornece apenas uma pequena porta de acesso à escada que sobe para os apartamentos. A ideia consiste em ampliar a soleira dos apartamentos, aumentando o espaço *intervalo*.

Uma escada externa ao edifício substituiria a escura e insólita existente, de forma a tornar todo o elemento *escada*, que antes era particular, em peça híbrida, o morador considerando-a elemento de sua responsabilidade e uso, mas também sabendo que qualquer um pode sentar-se e ler um jornal na escada da sua casa (FIGURA 06). Cria-se um acesso generoso para a cidade. A um só tempo, o antigo acesso seria transformado em bicicletário para os condôminos do sobrado, incentivando essa alternativa de transporte.

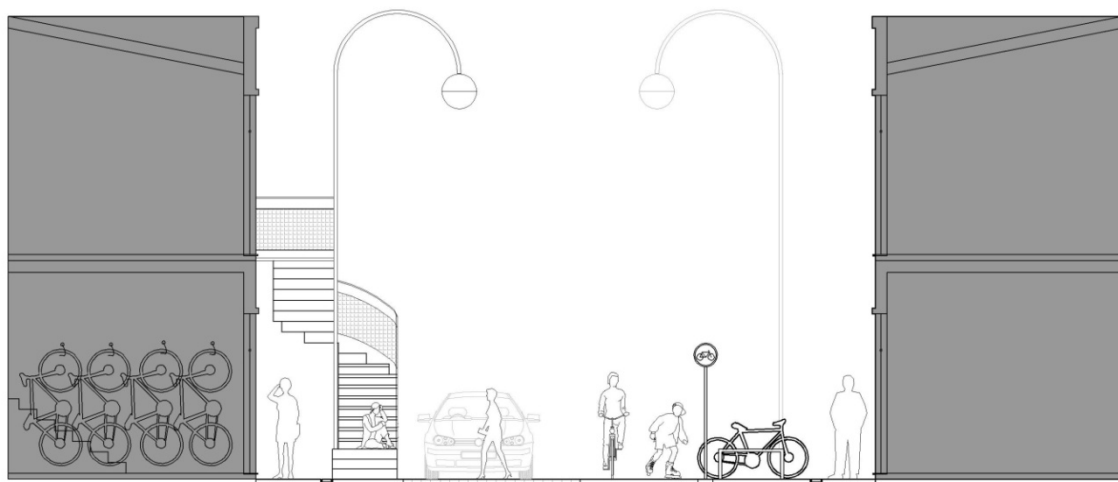


FIGURA 06- CORTE NO TRECHO COM 10,5m DE LARGURA



FIGURA 07- PERSPECTIVA DA PROPOSTA

Junto à nova escada, haveria um bicicletário público, com bicicletas particulares e públicas, a exemplo do movimento das bicicletas brancas na Holanda, onde se disponibilizam bicicletas de graça para uso de todos. Não se espera que as bicicletas durem muito, nem que funcionem como sistema de transporte integrado no curto prazo, mas a existência de local onde se compartilham espaço e coisas seria uma forma de incentivar a convivência, a confiança, o respeito e a criatividade.

5 CONCLUSÃO

Os arquitetos estão mais obcecados com a forma e menos com a vida. Isso tanto nas escolas brasileiras, influenciadas pelo modelo de Brasília, modernistas, quanto em escolas norte-americanas e europeias. De acordo com GEHL (2012, p.62) “(...) os arquitetos competem pela forma, mais do que por ideias humanísticas. preocupam-se mais pela tendência.

Na arquitetura contemporânea são comuns o que se pode chamar de *projetos de revista*, feitos para tirar foto, criados com a mais alta tecnologia, revestimentos da moda, mas sem alma humana. Muitas obras urbanas em Curitiba também seguem essa “lógica”, baseadas em votos, atendem a demanda eminente da cidade, em tempos de falta de identidade, copia-se elementos como a ponte estaiada buscado entrar na moda, não leva-se em conta políticas de longo prazo, que proporcionam melhoras mais significativas na qualidade de vidas das pessoas.

O térreo ou o que se passa ao nível da rua, é essencial para a qualidade urbana. Segundo GEHL (2012, p.62) “(...) os arquitetos precisam ter a habilidade de trabalhar com isso. É uma provocação: é preciso ter um estudo especial onde as pessoas sejam mais importantes do que o skyline.

Esse ensaio não pretende trazer respostas definitivas, mas reflexões sobre possibilidades de como melhorar a vida nas cidades. Nesse sentido, projetos pensados para proporcionar o encontro e a convivência, são fundamentais para garantir uma cidade equilibrada, justa e acessível.

ANEXOS

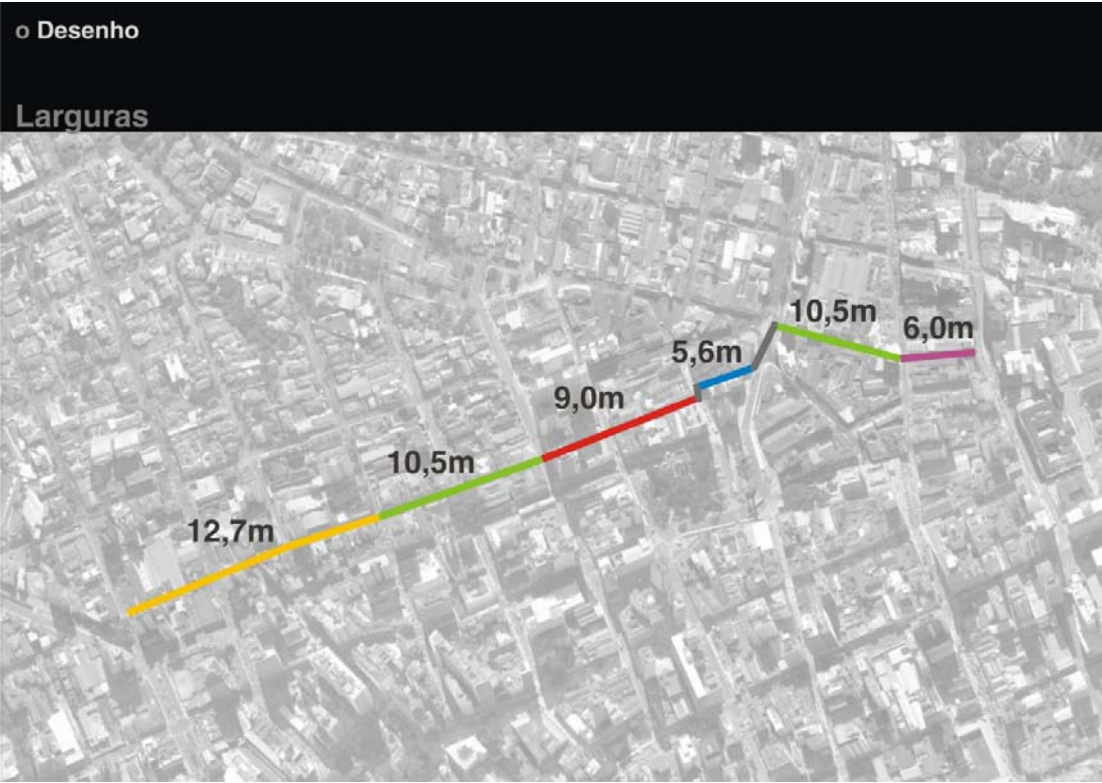


FIGURA 08- LARGURAS NOS TRECHOS

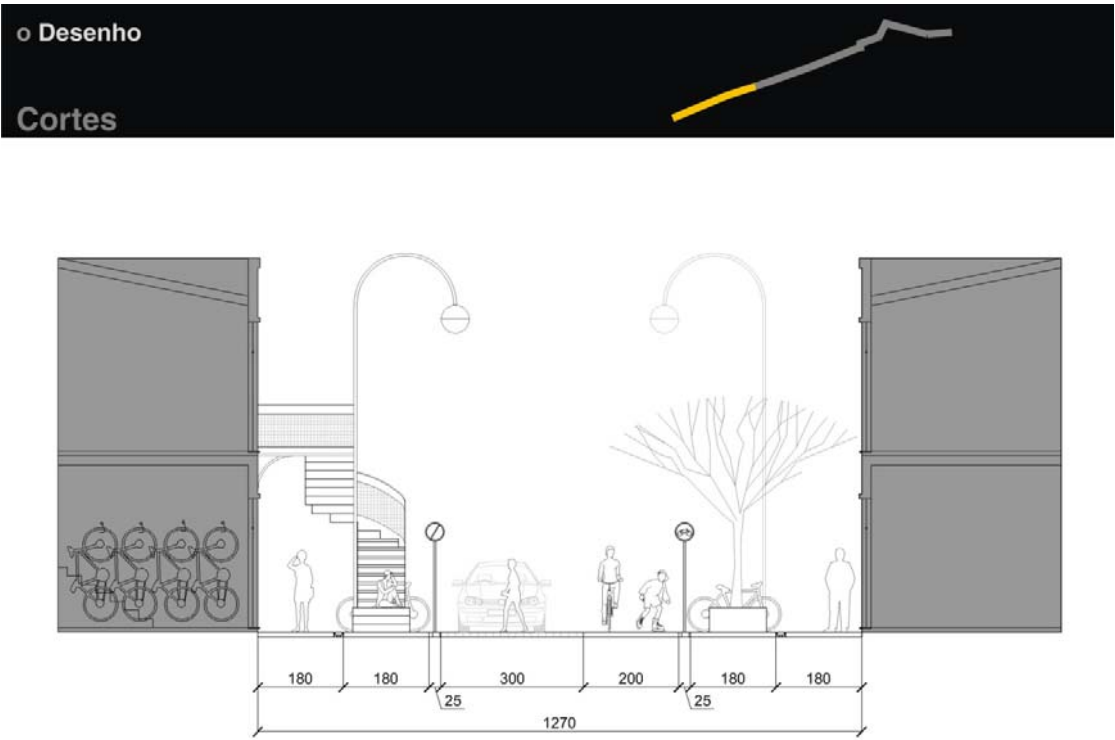


FIGURA 09- CORTE NO TRECHO COM 12,7m DE LARGURA

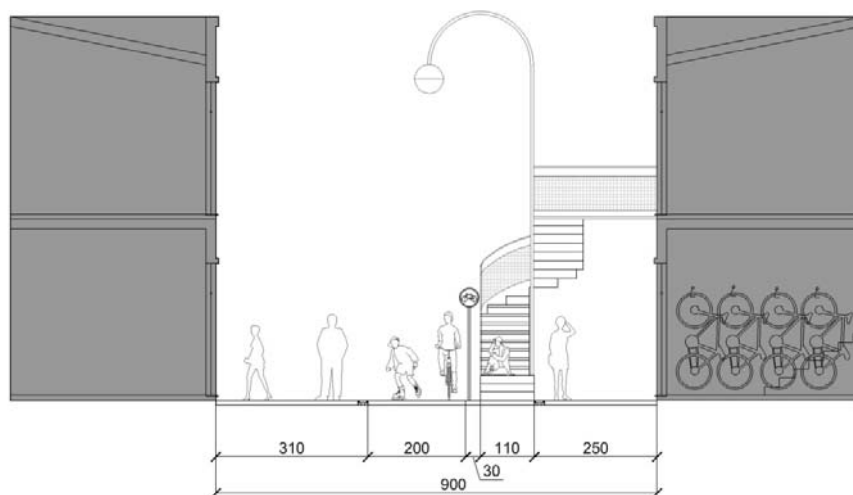
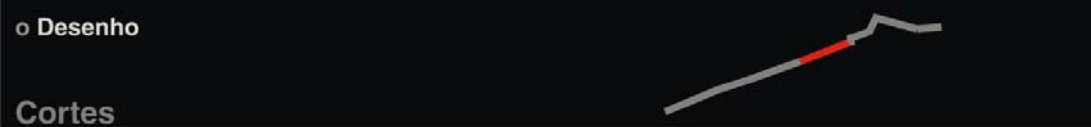


FIGURA 10- CORTE NO TRECHO COM 9m DE LARGURA

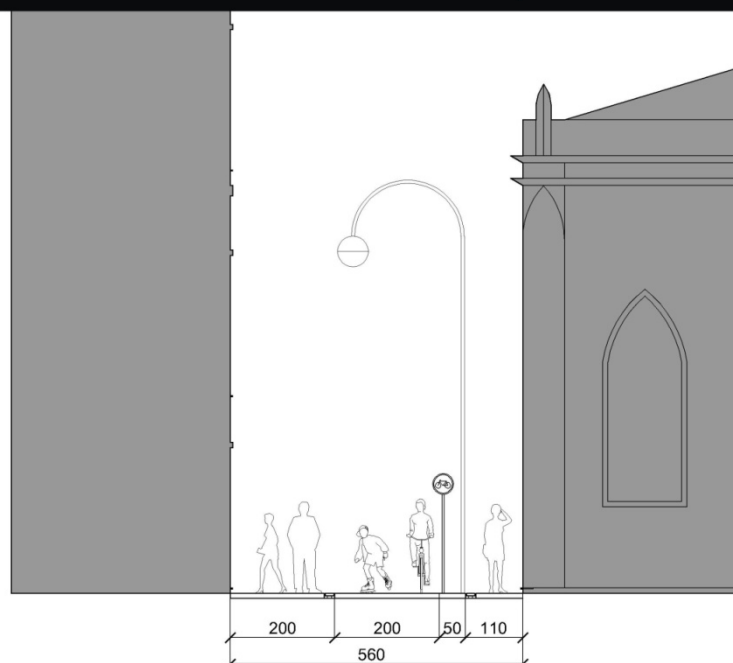


FIGURA 11- CORTE NO TRECHO COM 5,6m DE LARGURA

o Desenho

Cortes

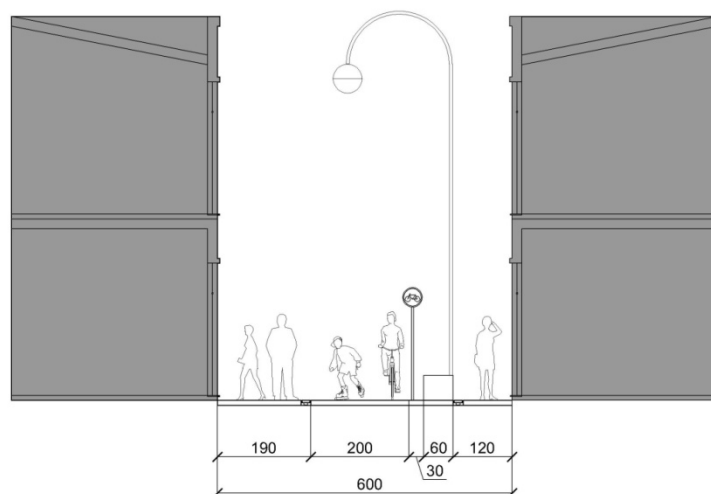


FIGURA 12- CORTE NO TRECHO COM 6m DE LARGURA

o Desenho

Perspectiva



FIGURA 13- PERSPECTIVA DA PROPOSTA

BIBLIOGRAFIA

- ZUMTHOR, Peter. **Atmosferas**. Barcelona: Gustavo Gili, 2009.
- GHIL, Jan; GEMZOE, Larz. **Novos Espaços Urbanos**, 2002.
- GHIL, Jan; ROGERS, Lord Richard, **Cities for People**, Island Press, 2009
- ZUMTHOR, Peter. **Pensar a arquitetura**. Barcelona: Gustavo Gili, 2009.
- ROGERS, Lord Richard. **Cidades para um Pequeno Planeta**. Gustavo Gili, 2008.
- MARTINEZ, Alfonso Corona. **Ensaio sobre o Projeto**. Brasília: Ed. UNB, 2000.
- LERNER, Jaime. **Acupuntura urbana**. Record, 2005.
- LERNER, Jaime. **O que é ser urbanista (ou arquiteto de cidades)**. Record, 2011.
- HERTZBERGER, Herman. **Lições de arquitetura**. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999.
- HALL, Edward . **A dimensão oculta**. Lisboa: Relógio D'água, 1986.
- ROSENBAUM, Fernando. **Mostra MOB 011**. Curitiba: edição independente, 2011.
- GHIL, Jan. **Revista AU n.215**. A cidade ao nível dos olhos. por Bianca Antunes, fevereiro, 2012.
- **Documentário Sociedade do Automóvel**, Brasil, Direção de Branca Nunes e Thiago Benicchio. 2004.
- CARLSSON, Chris. **O Ciclismo é uma das maneiras de exercitar nossa percepção**: entrevista com Chris Carlsson. Disponível em: < <http://vadebike.org/2012/03/como-foi-a-palestra-com-chris-carlsson-em-sp/>>. Acessado em: 29.m.2012.